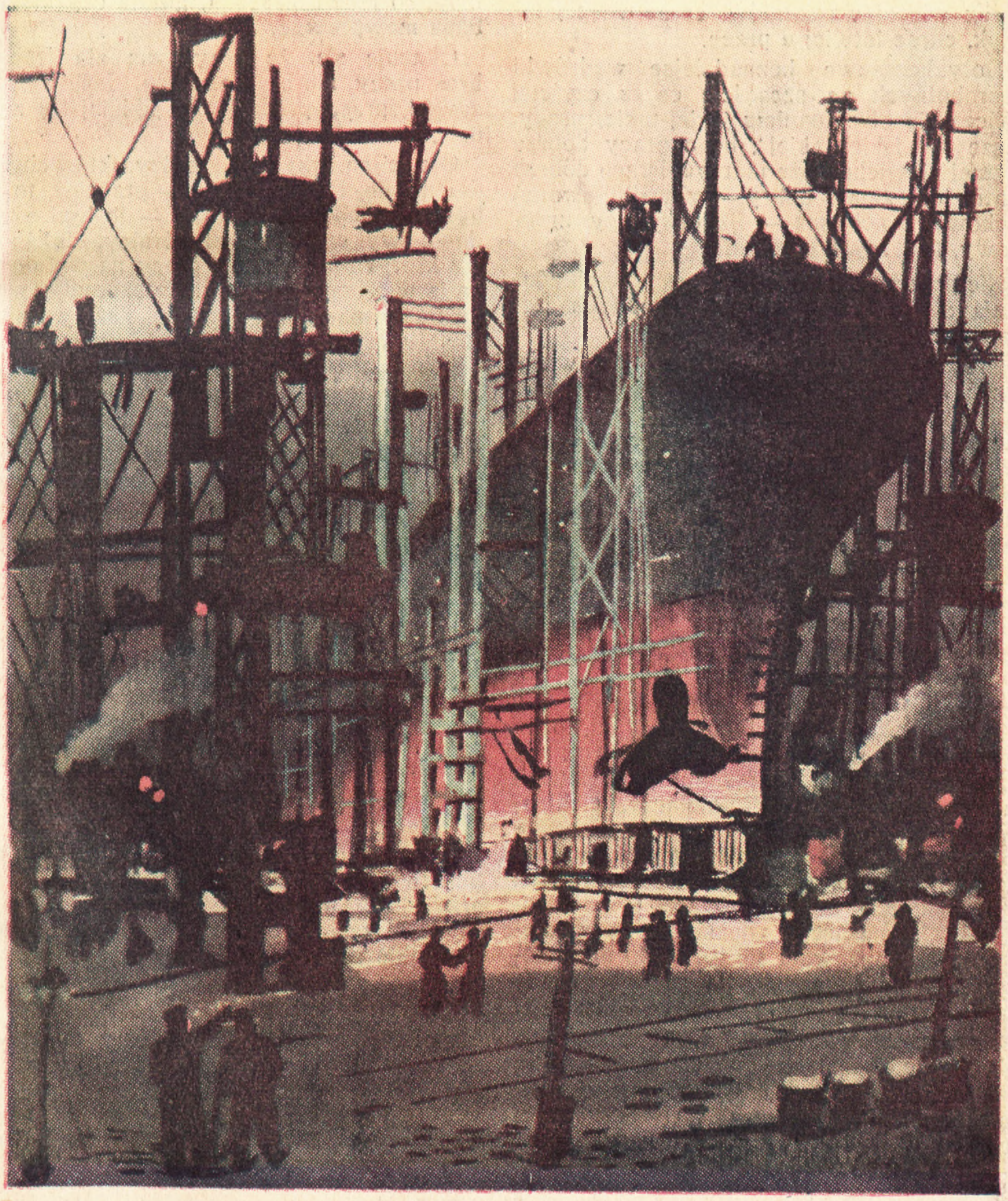
WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 5 | WARSZAWA, MAJ 1938 ROKU | ROK V



Zawód i praca

Struktura gospodarcza Polski jest tego rodzaju, że wciąż jeszcze jest więcej rąk poszukujących pracy, niż możliwości ich zatrudnienia. Stąd bezrobocie, stąd kryzys i bieda.

Ale na szczęście sytuacja się poprawia: coraz więcej warsztatów, coraz więcej fabryk, coraz łatwiej o pracę.

Dotychczasowe beznadziejne wędrówki bezrobotnych na szczęście coraz częściej kończą się otrzymaniem jakiej-takiej pracy. Piszę — „jakiej-takiej", bo o pracy dobrze płatnej niewielu może marzyć. Pracę dobrze płatną otrzymuje dobry, wykwalifikowany, fachowy pracownik — fizyczny czy umysłowy, to wszystko jedno.

Nie przeczę, że i wśród bezrobotnych zdarzają się wykwalifikowani, ale tych jest znaczna mniejszość.

Przyjrzyjmy się tym, których jest większość. Był czas, kiedy Gdynia była modna. Kto tam nie przyjeżdżał: i górale z Nowego Targu i Poleszuki z błot poleskich i chłopi z Małopolski wschodniej i mieszczuchy ze wszystkich dzielnic, każdy za ostatnie grosze kupował bilet i jechał do Gdyni, bo tam nań czeka upragniona praca...

Dzień za dniem mijał, tydzień za tygodniem, ten i ów, jeśli miał za co i dokąd, to wracał, inni czekali. A pracy wciąż nie ma, mimo, że Gdynia rośnie, rozbudowuje się, potężnieje, port huczy pracą.

W czym więc sedno zagadnienia? Oto większość ludzi przybyłych do Gdyni, to ludzie dobrych chęci i wolnych rąk, rąk nie mających określonego fachu. Gdyni potrzeba było murarzy, cieśli, stolarzy, elektrotechników, brukarzy, wodociągowców, szewców, tapicerów, krawców i tysiąca innych, ale ludzi o określonym zawodzie, o określonych umiejętnościach i możliwościach. Tymczasem większość poszukujących pracy nadawała się tylko do najprostszych robót ziemnych, do przesypywania piasku łopatą.

Stąd rozczarowanie, żal a nieraz rozpacz, Gdynia nie okazała się złotodajną Kanadą.

Obecnie tworzy się głośny już w całej Polsce „C. O. P." (Centralny Ośrodek Przemysłowy). Znowu wielu żyje nadzieją, że tam znajdzie pracę. Zwłaszcza ci miejscowi. Ale pomyślmy: przecież przemysł — to fabryki, a fabryki potrzebują wykwalifikowanych fachowców. Niewątpliwie — tysiące rąk znajdą tam pracę, ale kto wie, czy tych rąk nie trzeba będzie sprowadzać z zagranicy, bo ręce Poleszuka, górala czy Mazura będą niewprawne.

Okazuje się, że przyczyną zła jest nie brak pracy, ale brak zawodu. Jeśli się ma zawód, praca prędzej czy później się znajdzie.

Oto, ci na przykład górnicy, których niedawno do Belgii wzięli — przecież to nie byli niefachowi bezrobotni — to byli zawodowi, wykwalifikowani górnicy. Jakże ci, dla których nie starczy pracy na wsi dostaną ją w fabryce, gdzie takie skomplikowane maszyny, narzędzia, uczone nazwy i określenia?

I dlatego trzeba myśleć o zawodzie. Jeśli dla starych już za późno, niech o młodzież przynajmniej się zatroszczą.

Fachowych, rzemieślniczych, mechanicznych szkół zawodowych na szczęście coraz więcej w Polsce powstaje. Trzeba ręce młodych uzbroić w zawód, trzeba im dać fach. Cóż wart na wojnie najdzielniejszy żołnierz, jeśli karabina w ręku nie ma? Jakże dać pracę bezrobotnemu, jeśli on nic nie umie?

Domagamy się dla Polski kolonij, domagamy się nowych rynków pracy i zbytu — ale przecież jeśli je nawet zdobędziemy, to pójdą tam w pierwszym rzędzie fachowcy.

Zwykłej, pociągowej siły roboczej dostarczą tubylcy, bardziej z klimatem oswojeni, lepiej w tych warunkach ciężką pracę znoszący.

Niech więc starzy, gdy myślą o swym potomstwie, niech młodzi, gdy snują plany na przyszłość, pamiętają zawsze o jednym: najprzód zawód, później praca. Łatwiej jest dać sobie radę w pracy nawet w nieswoim zawodzie, gdy się jednak coś umie, niż gdy się nie umie niczego.

Pierwsze pytanie pracodawcy skierowane do kandydata na pracownika, brzmi: co umiesz? I najczęściej słyszy odpowiedź, którą już zna na pamięć, która mu już obrzydła, która go słusznie irytuje: „ja mogę ro-

bić wszystko, ja „proszę o jakąkolwiek pracę...“

Wszystko — to znaczy nic lub prawie nic. Jeśli więc bieda wygania was z domu, jeśli ruszacie w świat w poszukiwaniu pracy, uzbrójcie najpierw swe ręce w zawód, w taką czy inną umiejętność, i gdy was zapytają: co umiesz? odpowiadajcie z godnością i przekonaniem: — jestem tym i tym, umiem robić to a to. Wtedy napewno praca się znajdzie. Polska jest zaniedbana, w Polsce wiele dziedzin leży odłogiem, ale już poczyna się zmieniać na lepsze. Może nadejdzie czas, że wszystkie polskie ręce znajdą pracę, a kto wie, może trzeba będzie do niej powołać i tych, którzy w poszukiwaniu za nią poszli do obcych, za morza, za oceany.

Wiele jest w Polsce do zrobienia — tylko trzeba chcieć i umieć. Chcemy pracować wszyscy, postarajmy się więc, byśmy też wszyscy umieli.

Bronisław Miazgowski.

Wieś polska buduje dwa ścigacze

Idea morska rozpowszechnia się coraz bardziej wśród szerokich warstw Narodu Polskiego. Dowodem tego jest fakt, który miał miejsce 9 kwietnia 1938 r., a który świadczy, że i lud polski, element zdawna na roli osiadły i rzec można, w naszym lądowym społeczeństwie najbardziej lądowy, zrozumiał ją i docenił należycie.

W dniu tym gościła na Zamku w Warszawie delegacja w liczbie przeszło 100 osób, złożona z przedstawicieli kółek rolniczych, samorządu gospodarczego, spółdzielczości, kół gospodyń wiejskich i młodzieży wiejskiej, gdzie została przyjęta przez Marszałka Śmigłego-Rydza, który zastępował chorego Pana Prezydenta Rzplitej.

Przemówienie wygłosił w imieniu zebranych sen. Władysław Malski, prezes Centralnego Towarzystwa Organizacyj i Kółek Rolniczych omawiając stosunek wsi polskiej do całego szeregu zagadnień państwowych ze szczególnym uwzględnieniem spraw obronności Państwa.

Na specjalne podkreślenie zasługuje przemówienie rolnika z pow. siedleckiego, p. Szczepana Ciekota, daje ono bowiem wyraz właśnie zwróceniu się wsi polskiej ku morzu. Przemówił on w słowach następujących:

„Panie Marszałku!

Wieś polska z dumą nosi w sobie poczucie współodpowiedzialności za rozwój potęgi Rzeczypospolitej.

Miłością i przywiązaniem darzą serca wiejskie zbrojne ramię narodu.

Wieś polska wciąż czuje potrzebę materializowania swych uczuć. Niemal każda rodzina wiejska z radością daje żywą cząstkę swego rodu do zaszczytnej służby w szeregach naszej świetnej armii.

W spontanicznym odruchu w roku zeszłym szły ofiary z najbiedniejszej chaty na Fundusz Obrony Narodowej.

Przeżycia dni ostatnich nową dumą wezbrały w sercach i duszach Polaków i każą chłopom znów dać widomy przejaw ich tęsknoty do dalszego rozwoju potęgi Rzeczypospolitej.

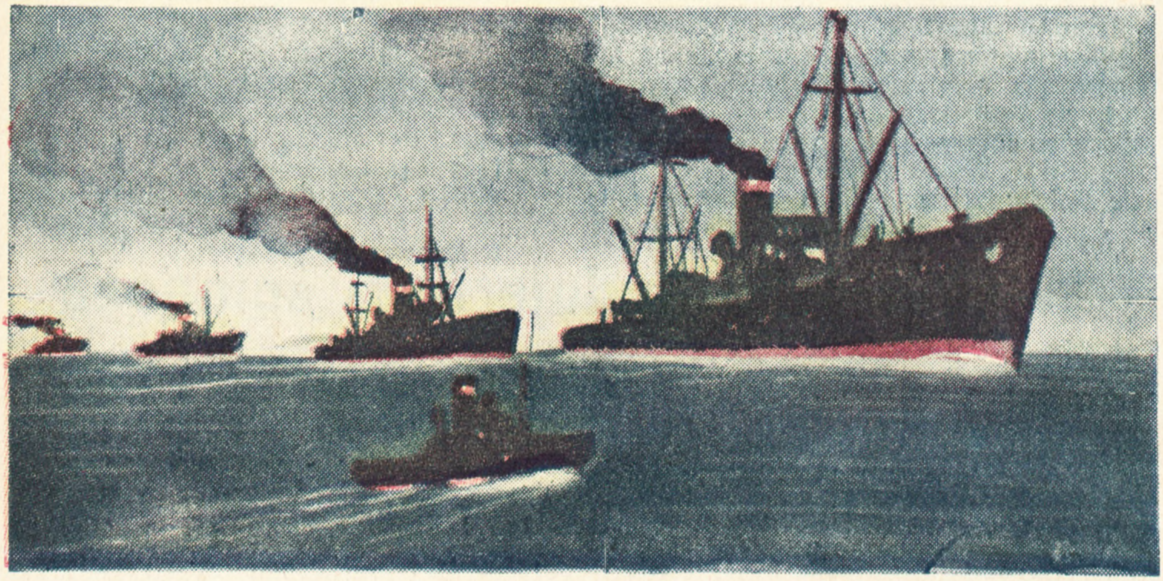
Kółko rolnicze „Siew“ w Kleczkowicach pow. Puławy, rzuciło myśl, by zbiorowym wysiłkiem wsi ofiarować ścigacz dla naszej marynarki wojennej.

Rada Naczelna Centralnego Towarzystwa Organizacyj i Kółek Rolniczych, mając zalecenie walnego zjazdu uczczenia w sposób godny 20-lecia odzyskania niepodległości, na posiedzeniu z dnia 9 kwietnia 1938 r. podejmuje inicjatywę kółka rolniczego „Siew“ w Kluczkowicach i uchwala wezwać organizacje rolnicze do ufundowania wspólnym wysiłkiem dwu ścigaczy, w tej świadomości, że aktem tym daje wyraz czynnej postawie wsi polskiej wobec zagadnień obrony i świadomości potrzeby rozwoju siły Polski na lądzie, powietrzu i morzu“.

P. Marszałek Śmigły-Rydz w krótkich słowach odpowiedział na przemówienia imieniem Pana Prezydenta, we własnym zaś dziękując za dar dla Sił Zbrojnych Państwa.

Deklaracja wsi polskiej, złożona przez p. Ciekota, jest jasnym i wyraźnym dowodem, że jest ona zawsze gotowa do ofiar dla Ojczyzny i rozumie doskonale aktualne zagadnienia, do których należy dozbrojenie Polski na morzu.

Rozwój polskiej floty handlowej



W ostatnich dniach przybyły do Gdyni 2 nowe statki pod banderą polską, zbudowane na stoczniach w Finlandii. Statki te, noszące nazwy „Oksywie" i „Rozewie", nabyło towarzystwo okrętowe „Żegluga Polska" które przeznaczyło je do obsługi regularnej komunikacji ze Szwecją i z Hamburgiem, wycofując równocześnie dzierżawione od obcych statki i zaoszczędzając w ten sposób znacznie sumy płacone za tę dzierżawę.

W dniu 1 stycznia br. flota nasza liczyła 97 jednostek o tonażu 98.686 brutto ton rejestrowych. Obecnie po przybyciu omawianych 2 statków oraz uruchomieniu już uprzednio dwóch jeszcze innych statków specjalnych do ładowania węgla bunkrowego polska flota handlowa składa się z 101 statków o tonażu ponad 100.000 ton rejestrowych brutto.

Niedługo flota nasza zwiększy się jeszcze bardziej, kiedy zostaną wykończone obecnie budujące się jeszcze statki. W tej chwili znajduje się bowiem w budowie na stoczniach w Anglii, Danii i Niemczech 11 statków — o tonażu ok. 35.000 trb. Z tego 2 duże motorowce pasażersko-towarowe t. zw. emigracyjne przeznaczone są dla komunikacji z Południową Ameryką, 2 inne, nieco mniejsze, będą obsługiwały linię towarową do zatoki Meksykańskiej dla przewozu głównie bawełny. Kilka innych statków buduje się dla przewożenia węgla i drzewa, artykułów, które jak wiadomo — stanowią podstawę naszego eksportu. Poza tym w budowie znajduje się szereg statków rybackich dla połowów dalekomorskich.

Budowa wymienionych statków zostanie ukończona w ciągu bieżącego roku wzgl. przyszłego roku. Jeślibyśmy i ten tonaż zaliczyli do stanu floty, otrzymalibyśmy jako ostateczne cyfry: 156 statków o łącznej pojemności ok. 143.500 trb. Stanowi to 0,2% tonażu ogólnoświatowego.

Ale nie stosunek do światowego tonażu jest miernikiem dla rozbudowy floty, lecz własne potrzeby naszego kraju. Obecnie przez Gdynię i Gdańsk przechodzi rocznie ponad 16 milionów ton towaru, z tego jednakże tylko około 2 milionów jest przewiezionych na statkach polskich. Słuszne jest więc żądanie, aby udział polskiej floty w przewozie towarów pochodzących z Polski był większy i żeby w ten sposób sumy płacone za przewóz zostały w polskich rękach.

Ten ostatni wzgląd t. zn. troska o pozostawienie pieniędzy w kraju skłonił m. in. polskie czynniki do uruchomienia własnej stoczni w Gdyni. Stocznia gdyńska, która przystąpiła już do budowy większego statku dla polskiej żeglugi, pozwala zatrudnić tysiące rąk polskich robotników i inżynierów, daje zamówienia polskiemu przemysłowi w głębi kraju, przyczyniając się w ten sposób do ożywienia życia gospodarczego.

Polska flota rośnie i będzie rosła. Każdy nowy statek jest jakgdyby nowym kawałkiem terytorium Rzeczypospolitej, który płynąc pod dumną banderą Białego Orła oznajmia światu o żywotności i energii polskiego ducha a krajowi przynosi realne korzyści.

R.

Przez Litwę do morza

Nawiązanie normalnych stosunków sąsiedzkich pomiędzy Polską a Litwą, stwarza nowe możliwości i nowe koncepcje polityczne, gospodarcze i kulturalne dla obydwóch państw.

Zanim omówimy możliwości wykorzystania przez Polskę litewskiego brzegu, przypomnijmy sobie kilka najważniejszych wiadomości o naszym północnym sąsiedzie.

Litwa, to kraj wybitnie rolniczy, liczący 2,5 miliona ludności (z czego 85 proc. mieszka na wsi), prawie o 55,7 tysiącach kilometrów kwadratowych powierzchni. Od północy sąsiaduje z Łotwą, od zachodu z Prusami, a od południa na przestrzeni 507 km z Polską. Granica morska Litwy ma 90 km. długości.

Na tej przestrzeni posiada Litwa dwa porty morskie Kłajpedę i Połągę. Jak później zobaczymy, Kłajpeda, odgrywa bardzo poważną rolę w życiu gospodarczym Litwy.

Główną arterią komunikacyjną i transportową dla masowych ładunków jest Niemen. Wiemy, iż ta, 931 km. długości licząca rzeka, początek swój bierze w Z. S. R. R., na przestrzeni 447 km. przepływa przez północno-wschodnią połać Polski i prawie na takiejże przestrzeni przecina Litwę. Niemen wpada do zatoki Kurońskiej, w odległości czterdziestu kilku kilometrów, od bardzo zniemczonego dziś portu Kłajpedy.

Litwa, jak to poprzednio już zaznaczyliśmy, będąc państwem rolniczym, zmuszona jest do importowania wszelkich wyrobów przemysłowych, w zamian za to eksportuje artykuły, pochodzenia hodowlanego i rolniczego.

Do niedawna głównym i prawie bezkonkurencyjnym importerem i eksporterem Litwy była Rzesza Niemiecka. Obecnie sytuacja ta uległa poważnej zmianie. Obroty towarowe pomiędzy tymi państwami zmalały i chociaż w pozycji wwozu Niemcy zajmują wciąż jeszcze pierwsze miejsce, Anglia zdystansowała już Niemcy pod względem importu, a obecnie pracuje również nad zwiększeniem wywozu swych wyrobów przemysłowych do Litwy.

Czynniki gospodarcze Litwy przejawiają wielką aktywność w poszukiwaniu nowych rynków zbytu dla swych produktów i aczkolwiek ogólny eksport Litwy maleje, zwiększa się jednak poważnie ilość jej odbiorców. Dziś Litwa utrzymuje poważne stosunki handlowe już z ośmioma państwami.

Nadzwyczaj ostrożna gospodarka, dbająca o zachowanie równowagi swego bilansu handlowego, doprowadziła do tego, że Litwa na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat (z b. małymi wyjątkami) miała stale dodatnie saldo. Fakt ten pozwolił na gromadzenie rezerw i przeprowadzenie szeregu inwestycyj.

Podkreśliliśmy na wstępie, iż port kłajpedzki, ma bardzo poważne znaczenie w życiu gospodarczym Litwy, a jeśli stwierdzimy jeszcze, iż 95 proc. eksportu litewskiego przez Kłajpedę, stanowią wytwory rolne, roślinne i zwierzęce (nabiał, jaja, bekony, szynki, drzewo itp.), zrozumiemy, bez dalszych komentarzy, istotne znaczenie tego portu.

Obroty towarowe Kłajpedy od 1910 r. wzrosły poważnie. Przeciętna roczna w latach 1910—1914 wynosiła 663.891 ton, zaś w roku 1936 1.272.310 ton. Ilość i tonaż statków zawijających do portu litewskiego też stale wzrasta. W 1913 r. tonaż statków przy wejściu wynosił 310.000 t. r. b., a w 1936 blisko osiemset tysięcy t. r. b. Wartość przywozu w 1935 r. wynosiła 114 milionów zł., wywozu zaś 136 milionów zł. Obroty towarowe Litwy w stosunku do łącznych obrotów państw bałtyckich stanowiły: po stronie przywozu 2,15 proc. (Polska 16,23), po stronie wywozu 2,61 proc. (17,86). Niemnem do morza spławiono w 1936 r. 282 tysięcy ton, skąd załadowano do transportu w górę rzeki 138 tysięcy ton. Litewska marynarka handlowa liczy 11 statków o łącznym tonażu 13 tysięcy ton r. b. Te wyżej przytoczone krótkie dane, musimy sobie przypomnieć, aby należycie uwypuklić rolę Kłajpedy w życiu Litwy. Połąga — drugi litewski port, ma charakter wybitnie letniskowy, a jej gospodarcze znaczenie jest minimalne.

Nasze ziemie północno-wschodnie, położone dwa razy bliżej Kłajpedy niż Gdyni i Gdańska, siłą rzeczy znajdują się w obszarze jej ciążenia.

Jeśli się zważy, iż Kłajpeda była zawsze poważnym odbiorcą drzewa, zapotrzebowanie na ten artykuł jest tam duże, szczególnie dla wschodnio-pruskich fabryk papieru i celulozy, oraz uwzględni się, iż spław Niemnem jest sześciokrotnie szybszy (trwa 1 miesiąc) niż spław z tychże obszarów Polski kanałami do Wisły i Gdańska, to stwierdzimy, iż Polska ma wszelkie możliwości eksportu drewna właśnie do Kłajpedy.

Z drugiej strony należy zaznaczyć, że skierowanie polskiego drewna do Kłajpedy będzie kolidowało z interesami naszych portów, a zwłaszcza Gdańska. Poza tym zwiększenie eksportu surowca drzewnego nie będzie zgodne z ogólną tendencją gospodarczą do uprze-

myslowienia kraju, gdyż przeróbka drewna, może zatrudnić wiele, potrzebujących tego rąk roboczych.

Najbliższa przyszłość pokaże, jak się ukształtują umowy gospodarcze pomiędzy Polską a Litwą.

Nie będzie to łatwe zadanie. Posiadamy szereg artykułów, których brak jest Litwie, a więc: naftę, węgiel, cukier, wyroby przemysłu metalowego, włókienniczego, chemicznego itp., trudno jest jednak przewidzieć, czy Litwa, dążąca do utrzymania równowagi bilansu płatniczego, zechce fabrykaty te importować, w zamian za usługi i nieliczne swoje produkty interesujące nasz rynek.

Słów parę należy poświęcić turystyce. Możliwość odwiedzenia Litwy stanowi dziś pewną atrakcyjność. Po otwarciu granicy masy turystów z jednej i drugiej strony będą przenikały wgłąb krajów.

Językowa łatwość porozumienia się, stosunkowo małe przestrzenie dzielące dzielnice, które szczególnie interesować będą turystów litewskich i mieszkańców wileńszczyzny, spowodują, iż wymiana turystów będzie masowa.

Piękna plaża w Połądze, na pewno będzie licznie przez Polaków odwiedzana, a jeśli nasze linie żeglugowe uruchomią żeglugę kabotażową z Gdyni do Kłajpedy, komplety takich wycieczek są zapewnione.

Znając ruchliwość polskich sportowców, przewidzieć również możemy, że malowniczy Niemen, często będzie witał polskie flagi na kajakach i łodziach, a w Połądze i Kłajpedzie jachty polskie znajdą miłą gościnę.

Nawiązanie normalnych stosunków sąsiedzkich zbliżyło Polskę przez Litwę do morza.

W. B.

Wędrówki polskiego zboża

Już w bardzo odległych czasach polska wywoziła zboże za granicę. Mianowicie w drugiej połowie 14 wieku (550 lat temu). Mazowsze i Kujawy spławiały Wisłą do morza niewielkie ilości zboża, głównie żyto. Towar ten szedł głównie do Szwecji. Jednakże stosunki handlowe z zagranicą wkrótce się urwały: rozpoczęły się długoletnie walki pomiędzy Polską a Krzyżakami, którzy odcięli nam dostęp do morza. Dopiero po opanowaniu Pomorza, po zdobyciu Gdańska, Polska znów mogła wywozić zboże za granicę. I rzeczywiście w końcu 15 wieku (450 lat temu) wywóz zboża wynosił rocznie przeciętnie około 30 tys. ton. Rozszerzono również i kierunki wywozu: nabywcami naszego żyta była nie tylko Szwecja, lecz również Anglia i Holandia. W wieku 16-tym wywóz zboża (żyta) wzrósł jeszcze bardziej — 4-krotnie. Wpłynęły na to liczne czynniki: kraje Europy Zachodniej zaczęły zdobywać kolonie zamorskie, a wślad za tym rozwinął się przemysł, i miasta europejskie zaczęły się rozrastać. Dobrze wynagradzany robotnik zaczął coraz więcej spożywać chleba, co spowodowało zwyżkę cen zboża i wzmożony jego dowóz z Polski. Już w 1618 r. Polska wywoziła przez Gdańsk blisko 390 tys. ton zboża, głównie żyta. Zboże to spławiano berlinkami, łodziami i tratwami, głównie na wiosnę. Prawie 84 proc. sprzedawanego żyta wywoziliśmy tą porą, a resztę — 16 proc. tuż po żniwach — na jesieni. Zboże nasze zaczyna docierać nieomal do wszystkich portów Europy Północnej i Zachodniej. Wówczas byliśmy największymi dostawcami ziarna na rynkach międzynarodowych. Jednakże, te dobre czasy wkrótce się skończyły. Przyszły dnie biedy: kryzys i wojny. Kryzys wywołał długotrwały spadek cen zboża, a wojny wywołały zniszczenia, przywlokły dżumę, cholerę, tyfus, zarazy bydła. Produkcja gwałtownie skurczyła się, handel nieomal ustał. N. p. w 1659 roku wywieźliśmy zaledwie 1 i pół tys. ton. Po wojnach odbudowa kraju posuwała się powoli. Całe powiaty były jeszcze wyludnione. Zwiększyła się ilość odłogów. Liczne wsie były zarośnięte lasem. Nawet w 100 lat po tych wojnach produkcja nie mogła dojść do poziomu pierwotnego. W połowie 18 wieku wywoziliśmy zaledwie 170 tys. ton, a tuż przed ostatnim rozbiorem Polski nawet tylko 84 tys. ton. Tutaj zaznaczyć należy, że i ten wywóz utrudniany był przez Prusy, które, szkodząc Polsce na każdym odcinku, wprowadziły cło, hamując spław zboża do Gdańska.

Jak już zaznaczyłem pierwotnie wywoziliśmy głównie żyto (94 proc.). Nawet tuż przed rozbiorami wywóz żyta był dwa razy wyższy od wywozu pszenicy.

Owies i jęczmień były już dawno wywożone, lecz tylko dorywczo (nie w każdym roku) i w ilościach niedużych.

W pierwszych latach po rozbiorach sytuacja rolnictwa znacznie się poprawiła: wskutek rewolucji francuskiej kraj ten przestał dostarczać zboża do Anglii, która musiała zaopatrywać się w żyto i pszenicę na naszych ziemiach. Jednakże te „dobre czasy" nie trwały długo. Rozpoczęła się długoletnia wojna Napoleońska z An-

glią. Gdy Napoleon zdobył Gdańsk i utworzył t. zw. Księstwo Warszawskie ceny zboża gwałtownie spadły, a to dlatego, że Prusy odgrodziły się murem celnym, zaś stosunki hondlowe z Anglią urwały się wskutek działań wojennych. Również po tych wojnach, mniej więcej do 1828 r. ceny zbóż były niskie i wywóz ten był ograniczony.

Jednakże w połowie zeszłego stulecia ceny ziarna poczęły wzrastać. W ślad za tym wzrosła produkcja zboża, zwiększyły się obroty handlowe. W 1867 r. przez Gdańsk przeszło 216 tys. ton zboża, pochodzącego głównie z ziem polskich.

Ale wszystko w koło się obraca. Po 1875 r. Ameryka zaczęła wysyłać na rynki europejskie olbrzymie ilości taniego zboża. Ceny ziarna zaczęły gwałtownie spadać. Był to silny długotrwały kryzys „zbożowy“. Na Zachodzie Europy rolnicy dali sobie radę: korzystając z taniego ziarna rozwinęli hodowlę, produkcję mięsa, mleka i masła. Rozwój przemysłu, rozbudowa miast, dobrobyt robotników ułatwiły zbyt artykułów hodowlanych. Na ziemiach polskich, zwłaszcza w b. zaborze rosyjskim i austriackim roinik nasz nie mógł naśladować kolegów zachodnio - europejskich. U nas rozwój miast był powolny, które nie mogły zakupić u rolników większych ilości artykułów hodowlanych. Trzeba było nadal produkować zboże, chociaż produkcja ta połączona była ze stratami. Wówczas to dużo rolników wyemigrowało: do St. Zjednoczonych, Brazylii, do Niemiec. Emigracja ta spowodowana była przede wszystkim wczesnym kryzysem rolniczym.

Po uzyskaniu niepodległości, a zwłaszcza po uzyskaniu wolnego dostępu do morza, Polska znowu mogła bez przeszkód wywozić zboże za granicę. W pierwszych latach wywóz ten był nierównomierny: wojna bolszewicka, zniszczenia wojenne, inflacja marki, względnie niska kultura rolna nie wpływały dodatnio na wywóz tego towaru.

Jednakże w 1928 r. Polska wywiozła 111 tys. ton jęczmienia i 17 tys. ton innych zbóż. W roku następnym — 1929 — wywóz ten wzrósł do 484 tys. ton. Kryzys w późniejszych latach naogół nie zahamował tego wywozu. Mianowicie w 1936 r. wywieźliśmy 377 tys. ton jęczmienia, 277 tys. ton żyta, 69 tys. ton pszenicy i 98 tys. ton owsa, oraz 255 tys. ton mąki. Razem więc wywieźliśmy 1076 tys. ton, czyli przeszło 2 razy więcej niż w 1618 r. Co ważniejsze — 954 tys. ton tego zboża, czyli 90 proc. wywieźliśmy przez własne porty: przez Gdańsk i Gdynię.

Wywóz ten skierowany był do długiego szeregu państw. Głównymi odbiorcami naszego ziarna jest Anglia, Dania, Belgia, Holandia. Wszystkie kraje Europy Północnej i Zachodniej za wyjątkiem Portugalii zakupują nasze zboże. Zboże nasze zaczynamy wywozić i na dalsze rynki — do innych części świata. Zwłaszcza jęczmień nasz (browarny) wywożony jest do St. Zjednoczonych, Meksyku, Kanady. Owies idzie do dalekiej Kuby, a żyto — do Palestyny.

Wychodząc z powyższych rozważań wynika, że Polska z każdym stuleciem staje się coraz silniejszym esporterem zboża. Eksport ten jest i był dokonywany przede wszystkim drogą morską, przez własne porty. Poza tym wywóz zboża ogarnia coraz szersze kręgi: pierwotnie kierowany był do Szwecji, następnie do Europy Zachodniej, a obecnie już dociera do innych części świata.

Zmienia się też i charakter wywozu: dawniej sprzedawaliśmy nieomal wyłącznie żyto, obecnie głównie jęczmień browarny i mąki. A zatem wywóz ten staje się coraz bardziej uszlachetniony.

Powyższe wskazuje, że bez własnego dostępu do morza nie do pomyślenia jest i intensywny wywóz płodów rolnych za granicę. A zatem interesy rolnika ściśle są zwiazane z interesami „ludzi morza“ — z własną flotą handlową.

B. D.

Do dnia 20 kwietnia 1938 roku zebrano na

F.O.M. **w gotówce i papierach wart. zł 6.625.940,85**

Perły korony holenderskiej



Handel za banderą, czy bandera za handlem? Dla zdobycia kolonii najlepszym okazał się ten drugi sposób — dający powolniejsze, lecz bardziej owocne, na szerszą skalę zakrojone, rezultaty. Pionierem-zdobywcą nowych kolonii stawał się kupiec wiozący płody własnego państwa w obce kraje i tam dokonywujący korzystnej wymiany handlowej na posiadane surowce.

Hiszpanie i Portugalczycy mieczem zdobywali swe kolonie i dzierżyli zbrojną ręką, zaniedbywali jednak gospodarkę w tych koloniach. I kolonie odpadły od nich po jednej — jak odpadają liście z gałęzi psującego się, próchniejącego drzewa.

Inną metodę kolonizatorską stosowali Holendrzy, a potem, późniejsi ich uczniowie Anglicy. Tutaj do brzegów pożądanej krainy przybijały fregaty handlowe wiozące towary, pod ochroną eskorty wojskowej, strzegącej od napadu. Na brzegu powstawał ożywiony targ trwający tygodniami między tubylcami a przybyszami. Następnego roku znów przypływała nowa flotylla statków. Budowano na brzegu morskim w dogodnym miejscu przystań i fortecę. Stopniowo zaczynali kolonizatorzy, mający oparcie w posiadanym brzegu morskim zagłębiać się w głąb lądu, wpływać na życie mieszkających tam ludów — szukając dalszego oparcia dla swego stanu posiadania w jego prawie, zwyczajach, wierzeniach, zdobywając nowe punkty oparcia nad rzekami jako arteriami komunikacyjnymi i w pobliżu dużych miast, wielkich środowisk spożycia i handlu.

Dzięki tej umiejętnej drodze zdobywania wpływów kolonialnych zdolny naród kolonizatorów, za jaki może być uważana Holandia, władał koloniami piętnastokroć liczniejszymi. Dziś jeszcze choć dużo kolonii Holandia utraciła na rzecz swej potężnej konkurentki Anglii ma ona jeszcze 8-em razy pod względem ludności liczniejsze kolonie niż jej ludność we własnym kraju.

Gdyby Polskę wziąć jako kraj, który znalazłby się w tak szczęśliwym zaopatrzeniu kolonialnym jak Holandia, to powinniśmy mieć kolonie, mające 272 miliony ludności.

Obecnie posiadane przez Holandię kolonie są to przebogate wyspy mórz południowych, przynoszące olbrzymie zyski swej metropolii. Na wyspy te ostrzą sobie zęby po cichu od dawna Japończycy. Jak duże przestrzenie zajmują, co do powierzchni owe wyspy, to można mieć pojęcie choćby tylko z tego, że holenderska część wyspy Borneo (wyspę tę w połowie posiada Holandia a w połowie Anglia) wynosi 535.638 km², czyli równa się wielkości całej prawie Francji. Druga z kolei wyspa Sumatra ma 471.551 km², jest zatem nieco większa od Wielkiej Brytanii. Dalej idą mniejsze już co do wielkości obszaru: Nowa Gwinea Holenderska, Celebes, Jawa i Madera oraz pozostałe wyspy archipelagu.

Ludności na tych wyspach, zwanych ogólnie Indiami Holenderskimi mieszka przeszło 60 milionów z tego ²/₃ mieszka na Jawie, branej łącznie z niewielką do jej krańca północno-wschodniego przytykającą wysepką Maderą. Zaludnienie jest ogromnie nierówne, gdy na Jawie wypada 309 ludzi na 1 km², a więc tyle, ile u nas na Śląsku Górnym, to na wyspach zwanych Maluckimi tylko 2 osoby wypada na 1 km². Czystych Europejczyków mieszka w całych tych koloniach holenderskich tylko 70.000 a reszta mieszkańców to albo malajczycy, albo mieszkańcy rasy malajskiej i białej, albo też papuasi — tacy jak w Australii, gdzie ich zresztą już nie wiele zostało; jest też prawie półtora miliona Chińczyków.

W tej mieszaninie ras i narodów, znalazło się i około 140 Polaków z pośród tej garstki ludzi przedsiębiorczych i dzielnych, którzy w poszukiwaniu chleba i pracy, a czasem pchani żądzą wędrówki, przestrzeni, roznoszą sławę imienia polskiego pod gwiazdą północy i krzyżem południa.

Co robili tam ci nasi pionierzy? Dużo z nich pracowało jako fachowcy, wiertacze w kopalniach nafty na Borneo. Część była nadzorcami na plantacjach trzciny cukrowej na Wschodniej Jawie, oraz na plantacjach tytoniu i kauczuku na Sumatrze. Trochę przedstawicieli wolnych zawodów. Ba, nawet tak wysokie stanowisko szefa służby geologicznej rządowej indo-holenderskiej zajmuje Polak. Kupców Polaków jest niestety, najmniej, bo tylko dwu, którzy czynią próby wprowadzenia na tamtejszy rynek towarów polskiego pochodzenia. Cały handel detaliczny w tych krajach jest głównie w ręku Chińczyków, oraz pewnej ilości Arabów.

Jak bardzo odległymi od macierzystego kraju Ho-

landii są te kolonie, może dać pojęcie fakt, że podróż do nich z głównych portów holenderskich w regularnej komunikacji okrętowej trwa 24—28 dni, czyli prawie miesiąc czasu, a w nieregularnej komunikacji okrętowej — to jest gdy okręt dowolnie, zależnie od posiadanego ładunku zatrzymuje się w różnych portach po drodze, to podróż ta wydłuża się do 35—45 dni, czyli może trwać niemal półtora miesiąca.

Jest też połączenie lotnicze; można lecieć samolotem z portu holenderskiego Amsterdam do głównego miasta stolicy Kolonii Batawii; podróż samolotem trwa tylko 5 i pół dnia — ale jest bardzo kosztowna i bagażu można wziąć ze sobą tylko po 20 kg na osobę.

Istnieje też połączenie żeglugowe tych dalekich holenderskich kolonii z Gdynią. Angielska linia okrętowa współpracująca z Polską utrzymuje trzytygodniową regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Dalekiego Wschodu pod nazwą Far East Line — co po polsku znaczy Linia Dalekiego Wschodu.

Kolonie te, zwane są perłami korony holenderskiej, ze względu na obfitość w nich surowców i bogactw naturalnych. Do roku mniej więcej 1850 wszystkie te bogactwa były w ręku rządu i korzystał z nich rząd. Potem rząd zaczął ustępować te bogactwa w ręce prywatne różnym firmom i przedsiebiorstwom. Niektóre jednak: jak np. kopalnie złota, diamentów, węgla zatrzymał dla siebie. Zatrzymał też monopol na wyrób chininy. Chinina jako lekarstwo—jest prawie wyłącznie na świecie wyrabiana i sprzedawana przez Holandię. Jak ważna jest chinina dla białych ludzi w koloniach — świadczy to, że w niektórych niezdrowych okolicach w Afryce i Ameryce Południowej, gdzie panuje nagminnie febra, biały człowiek nie mógłby wyżyć, gdyby się nie ratował i zabezpieczał przyjmowaniem dużych dawek chininy. — Nie potrzeba też tłumaczyć jak wielką wartość ma posiadanie w swym ręku źródła tak cennego lekarstwa.

Rolnictwo kolonialne w Indiach Holenderskich produkuje takie surowce, których u nas nie ma: 1. kauczuk — do wyrobu gumy na opony do samochodów i wszelkie inne wyroby gumowe, 2. herbatę, której co roku więcej wywoża Holendrzy ze swych kolonii, 3. kawę, 4. tytoń, 5. pieprz i korzenie, 6. kopra i palma olejowa. Bogactwa mineralne są też obfite i wysoko wartościowe 1. ropa naftowa, 2. węgiel — choć mniej wartościowy co do gatunku, bo nie dający się przerabiać na koks. 3. złoto i srebro wreszcie diamenty, poza tym jeszcze siarka i asfalt.

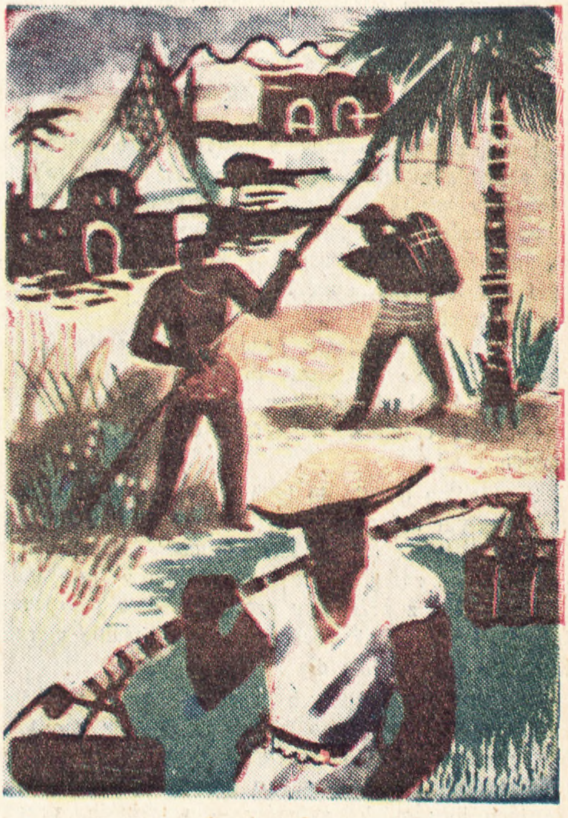
Przemysł w koloniach holenderskich poza, fabrykami chininy, gdzie się przerabia 92% chininy używanej na całym świecie, jest poza tym bardzo słaby. Kolonie holenderskie mają takie więc towary, które my musimy przywozić z zagranicy, a znów nie ma tam tych towarów, jakie my wyrabiamy w Polsce. Idealne warunki do prowadzenia handlu i rozwijania polskiej ekspansji handlowej. Co Polska mogłaby wywozić do Indii Holenderskich? A więc drzewo—dykty, skrzynki, które Indiom dostarcza jeszcze dalszy kraj niż Polska, bo Finlandia.

Dalej: papier, tekturę, bibułki i gilzy do papierosów, cement, smołę, cynk, klej, kwasy octowy i mrówkowy — te wszystkie artykuły wyrabiane przez polski przemysł, mogą znaleźć miejsce sprzedaży i opłacalną cenę. Tkaniny wszelkiego rodzaju wełniane i bawełniane mogą być korzystnie tam sprzedawane. O ile idzie o wyroby ze lnu — to polskie płótna lniane: obrusy, serwetki i wyroby lniane wyrobiły już sobie w koloniach holenderskich bardzo dobrą markę handlową: są poszukiwane przez kupujących i dobrze płacone.

Dużo sprzedają na tamten rynek kraje europejskie wyrobów metalowych. Większe ilości nawozów sztucznych sprowadzają do siebie Indie Holenderskie, głównie z Niemiec. Czy nie możnaby tam sprzedawać nawozów z Mościc i Chorzowa?

Wielkie, żyzne i bogate są wyspy mórz południowych. W dosycie i spokoju pędzą życie halenderscy władcy tych dalekich kolonii nad swoim Zuidersee w kraju wiatraków i kanałów. Nie spieszy się emigrować do kolonii młodzież holenderska, znajdująca dostatek chleba i pracy w kraju. Na dalekich wyspach brunatne łono ziemi przepełnione bogactwem czeka — czeka na przybysza, którby je wydobył. Od portów Jokohamy i Kobe patrzy chciwie mały żółty człowiek, czeka okazji. Czy nie byłoby dobrze, choćby przez solidarność ludzi białych — otworzyć i udostępnić te bezludne a bogate obszary dla kipiącego nadmiarem sił, energii ludzkiej narodu, który wykazał, że godzien jest dostępu do morza. A może w chwilach przełomowych przydałyby się dzisiejszym władcom tych kolonii mocarne polskie dłonie.

Feliks Trojan



Dotychczasowy redaktor „Polski na morzu" p. Stanisław Zadrożny przeszedł na inne stanowisko do Torunia.

Pomyślnych wyników w nowej pracy życzy Mu

Redakcja.

Pod chłopskie strzechy

Pokłosie konkursu

Fakt, że Polska jest krajem nawskroś rolniczym, że ludność rolnicza stanowi w niej znaczną większość, nasuwa konieczność, przy propagowaniu wszelkich haseł, zdobycia dla nich w pierwszym rzędzie chłopa-rolnika. I dopiero wówczas, gdy z cała pewnością stwierdzić można, że na wsi głoszona idea znajduje oddźwięk — można mówić, że idea jest zdrowa, że całkowite jej zwycięstwo jest tylko kwestią bliskiej przyszłości.

Kiedy Liga Morska i Kolonialna zaczęła docierać z propagandą spraw morskich na wieś — nie brak było głosów, nieraz b. poważnych działaczy społecznych, poddających w wątpliwość czy chłop nie tylko należycie hasła te zrozumie, lecz nawet — czy będzie je **usiłował** rozumieć. Zwracano uwagę, że rolnik, z dawien dawna zrośnięty wyłącznie ze sprawami swej ziemi, jest psychicznie tak nastawiony, że nie znajdzie miejsca w swym rozumowaniu na sprawy, których związku z jego interesem osobistym bezpośrednio nie odczuwa.

Praca Ligi Morskiej i Kolonialnej, wybitnie pionierska na tym odcinku, wydała jednak owoce; — wprawdzie za wcześnie jeszcze mówić o całkowitym pozyskaniu ludności wiejskiej dla sprawy morskiej, nie mniej jednak, ogólnie biorąc, śmiało powiedzieć można, że nie ma na terenie Rzeczypospolitej wsi, któraby o polskim morzu i jego znaczeniu nie słyszała zupełnie, że coraz więcej mamy takich ośrodków wiejskich, które już całkowicie doceniają znaczenie morza tak dla rolnictwa jak i całego gospodarstwa narodowego — wreszcie, że młoda wieś i w tym chyba nie będzie przesady, jest morska całkowicie.

Że tak jest w istocie, świadczą nie tylko fakty powstawania na wsi coraz to większej ilości oddziałów i kół L. M. K., lecz również i bezpośrednie wynurzenia chłopów, nadsyłane do Ligi drogą listowną.

Szczególną okazję do tych wynurzeń dało w roku ubiegłym ludności wiejskiej rozpisanie przez Główny Komitet „Tygodnia Morza" specjalnego konkursu — zadaniem jego uczestników było opisanie wrażeń z przebiegu uroczystości, a jednocześnie wyjaśnienie jak wieś rozumie znaczenie morza w ogóle, a specjalnie dla rolników.

Spośród nadesłanych prac ze wszystkich ziem Rzeczypospolitej, wiele wybija się ponad przeciętny poziom suchego opisu, są prace pisane stylem świadczącym o bezsprzecznych zdolnościach literackich autorów — wszystkie prace jednak mają jedną wspólną cechę: pisane są z sercem.

Na podkreślenie również zasługuje, że autorzy starają się poruszać wszechstronnie zagadnienia z morzem związane. Oświetlają więc ze swego punktu widzenia i sprawy gospodarcze i sprawy kolonialne i sprawy wojenno-morskie.

Zagadnienia kolonialne, tak młode w Polsce, znajdują żywy oddźwięk na wsi, czego dowodem jest chociażby i to, że znaczna część autorów prac zgłoszonych na konkurs, dużo poświęca im miejsca. Kolonie dla Polski — to, w/g uczestników konkursu, przede wszystkim tereny emigracyjne, to dalekie, bogate lądy, na których można szukać pracy, zarobku. Wieś zdaje sobie jednak sprawę, że, jak pisze jeden z autorów prac: „nasze żądania kolonialne wtedy zostaną uwzględnione przez inne mocarstwa jeżeli na ich poparcie będą sterczeć wyloty armat z naszych bojowych jednostek morskich.

Tu podkreślić wypada, że polskiej flocie wojennej poświęcono w pracach wiele miejsca. Piszący wyraźnie stwierdzają, że „dostęp do morza będzie mogła Polska utrzymać tylko wtedy, kiedy będzie posiadała flotę wojenną. Tylko flota wojenna może nas obronić przed atakiem od strony morza — tego nie dokona żadna armia lądowa. Bez floty wojennej kto obroni naszą Gdynię, jedyne okno na szeroki świat? Miliony włożone w budowę, pójdą z dymem pożarów. Powiększenie floty wojennej ma dla nas pierwszorzędne znaczenie. Ona tylko przecież może zapewnić wolność morską, dobrobyt, swobodę handlu zamorskiego, bezpieczeństwo w razie wojny".

A jak rozbudować flotę wojenną, czytamy w jednej z prac: „Nie obroniłby granic naszego Państwa ochotniczy zaciąg do wojska, nie rozbudujemy i nie obronimy Gdyni z łaskawości i kwestarskiej żebraniny. Ofiarność trzeba zamienić w obowiązek. Tak my, uświadomieni chłopi-rolnicy, tę sprawę rozumiemy".

Popularyzacja zagadnień morskich na wsi nie jest sprawą łatwą, zważywszy na specjalny sposób rozumowania polskiego chłopa. Dziś rozumowanie to ulega poważnym przeobrażeniom pod wpływem oświaty, wychowania obywatelskiego, organizacyj, kulturalno-oświatowej pracy radia. Mimo to, jednak wieśniak, ten „przedwojenny" jest nadal jeszcze nieufny, boi się wszelkich „nowinek" w myśl zasady „ojciec tak żył, to i ja tak wyżyję". Toteż

młoda wieś, ta, co to już i szkołę ma za sobą i kursy rolnicze i pracuje społecznie — nie rozumie starych, a ci młodzieży.

Oto autor pracy, wyróżnionej pierwszą nagrodą, młody chłopak z pow. opoczyńskiego, po powrocie z uroczystości „Tygodnia Morza", rozmawia ze swym ojcem:

— No i co z tego mas, ześ przewarował tam do rana? Mądrzy pokazują a głupi patrzy. Polakowi jak co nowego się stworzy to myśli, że ma nie wiem co, a un ma g..... Tak i z tym morzem.

— Ja, ociec, nie widzę lepszej korzyści, jak morze dla kraju!

— Boś głupi! Tyle wody co leży próżno, że się tam jakiś bogoc przewiezie, to takie to morze korzystne. **Żeby to było ziemiom, co innego.**

Właśnie: **żeby morze było ziemią.**

Ba, gdyby tak i orać tam można i siać i zbierać — to stary ojciec Józka ceniłby tę „morską ziemię" niemal jak swoją. A tak, morze „co leży próżno", to dla niego jakby gleba jałowa. W tym powiedzeniu Józkowego ojca, odbija się cała mentalność dawnych Polaków, co to orali i dlatego mogli nie wiedzieć o morzu.

Ale praca uświadamiająca idzie naprzód. Z każdym dniem bodaj szeregi „Józkowych ojców" topnieją, z każdym dniem „morska ziemia" zyskuje sobie nowych zwolenników spośród starego pokolenia. Nie wszystko dla nich jest jeszcze jasne, nie zupełnie jeszcze mogą zrozumieć to, co słyszą, do czego już podświadomie zaczynają się odnosić przyjaźnie.

Oto jeden ze starszych gospodarzy tak pisze, w ramach ogólnych rozważań na tematy gospodarcze: „tylko jeden cukier, to nie warto wieść morzem, bo cukier po słonej wodzie okręt jak przewiezie, to tak traci na wartości, że trzeba go sprzedać po 16 groszy za kilo".

Dużo jeszcze pracy trzeba włożyć, aby „cukier się nie nasalał" — nic zresztą dziwnego, odrabiać tu musimy wiekowe zaniedbania — dlatego też należałoby i nadal w „Tygodniu Morza" zwracać baczną uwagę na prace wśród ludności wiejskiej.

Tu przytoczyć musimy głosy autorów prac konkursowych, zwracające uwagę na konieczność urządzania popularnych wycieczek nad morze.

Oto głos pierwszy:

„Nasz chłop-rolnik, zgnębiony mozołem pracy i ciężkimi warunkami dzisiejszego życia na wsi, jest — do pewnego stopnia — niedowierzającym materialistą. Wierzy w to, co widzi. Ale w co raz uwierzy i co ukocha, przy tym już mocno i wytrwale stoi. Dlaczego więc nie uprzystępnia mu się wyjazdów nad morze? To by była dopiero właściwa propaganda. Miałem szczęście być w Gdyni w ostatnim tygodniu czerwca, będącym jednocześnie „Tygodniem Morza". Pierwszy raz w życiu widziałem morze, port i okręty. A choć o Gdyni czytałem nieraz w gazetach — niedowierzałem. Aż dopiero ujrzałem na własne oczy, stałem się jakby innym człowiekiem, przejrzałem. Ja, człowiek wychowany na twardej chłopskiej rzeczywistości, dopiero ujrzawszy na własne oczy, stałem się jakby innym poczułem się naprawdę Polakiem, obywatelem wolnego państwa i z nim ściśle związanym. Tu dopiero mogłem zrozumieć znaczenie morza dla Polski".

Tak. Można, zupełnie zgodnie z następnym głosem, powiedzieć: „Warto pomyśleć o udostępnieniu rolnikom przyjazdu nad polskie morze. Możnaby w ten sposób zgnębionego ciężką rzeczywistością życia chłopa-rolnika „dozbroić" duchowo, ukazując mu otwartą drogę w świat szeroki — Gdynię, to dzieło polskiej pracy twórczej i polskiego ducha".

Pokazać morze wsi, a ono dokona znacznie więcej niż setki broszur, ulotek, odczytów.

Pokazać morze wiejskim działaczom społecznym, aby ci „po powrocie mogli propagować ideę morza nie przez odczytywanie papierowych referatów, ale słowami z uczucia i serca płynącymi".

Tak jest, z uczucia i serca, jak ten oto starzec, którego wypytywano o wrażenia z wycieczki do Gdyni, a on, jak pisze autor pracy konkursowej: „na to wspomnienie machnął ręką, a rzekł tylko drżącym głosem, wpatrując się gdzieś w dal: Woda... Han, woda... Daleko, daleko, w niebo... Nasa... Fale lecą belt, belt o brzegi... nase! Wielgachne okręty jak ptaki. Nagle puściły mu się łzy ze źrenic i wypadł drżący szept: lećta dziecka, lećta w świat! Na tych białych skrzydłach, na ślizgawicy ty biały... Hej, nie zaznata Sybiru!..."

Dziś, kiedy znajdujemy się w stadium przygotowań do obchodu siódmego z kolei „Tygodnia Morza", niechaj pokłosie omówionego konkursu będzie bodźcem dla organizatorów uroczystości, niechaj przypomni im, że pod strzechą chłopską biją serca gorąco miłujące Ojczyznę, że tylko do serc tych trzeba chcieć trafić, szczerze a jasno z nimi postępować, a wówczas wykrzesać z nich można nieprzebrane wartości.

Na wsi jest element zdrowy moralnie, chętny do pracy i dziś już rozumiejący, że „góry nase i morze nase, a o swojem gadać trzeba, bo przecież to wszystko polskie".

Zygmunt Chodyna

Jak u nas obchodzono „Tydzień Morza"

Główny Komitet Tygodnia Morza ogłosił dla wsi konkurs na temat: Jak u nas obchodzono Tydzień Morza. Z nadesłanych prac drugą nagrodę otrzymała Maria Kaniowa z Bieńkówki, koło Makowa Podhalańskiego. Poniżej drukujemy nadesłaną pracę.

Redakcja.

Dwudziestego czerwca, w naszej wiosce, na zebraniu Kół Roln. Koła Gospodyń Wiejskich i Młodzieży, utworzono Komitet Organizacyjny „Tygodnia Morza" pod przewodnictwem przewodniczącego miejscowego Koła Gosp. Wiejsk.

Organizacją uroczystości i jej reklamą zajęli się młodzi pod kierunkiem Komitetu. Rozpowiadali cały tydzień po wsi co to nie będzie za uroczystość w święto Piotra i Pawła nad rzeką... „Dziś wam nie powiemy, ale jak przyjdziecie to wiele zobaczycie i usłyszycie"... i tak młodzież tajemniczymi minami pobudzała ciekawość ludzi. Wśród gorącej krzątaniny między sobą, bo przewodniczący Komitetu mieli wielkie wymagania, na rzece staw zrobiono, bo do programu trzeba było dużej wody, by choć mała łódź mogła utrzymać, którą chłopcy na gwałt robili, to próby, zbieranie chróstu i znoszenie na wierzchołki grani. I tydzień przeleciał jak nic; po skończonych przygotowaniach, w niedzielę 27 organizatorzy czekali z niecierpliwością poniedziałkowego wieczora, jako początku jutrzejszej uroczystości.

Poniedziałek przed Świętymi Apostołami nie bardzo był pogodny, z rana mżył drobny deszcz, wśród wieczora wypogodziło się i wieczór zapowiadał się ładny. Gospodynie robiły porządki w obejściu jak zwyczajnie przed świętem, zagadując sobie przez płoty, jako, że baby na rozmowę zawsze czas mają! Ale dziś odmienne mowy prowadziły od zwyczajnych: „...słyszeliście kumo, że to jutro u nas dzień morza pono ma być?" „A dyć słyszała, bo przecie cały tydzień między młodymi nad tym radzą i starzy im przyświadczają. Ale co tu nam kumo w górach o morzu gadać, dyć cóż nam tu po tym morzu". „Ej kumo źle myślicie, góry nasze i morze nasze, a o swoim gadać trzeba, bo przecież to wszystko polskie! „Wiadomo żeście mądrzejsza, to może i lepiej wiecie. O rety! kumosiu straszny ogień na chagrowym graniu się pali, myślałam, że się las zajął, ale przecież lało, to mokry". „Toście nie widzieli kumo, że dziś będą palić, patrzcie tam, o już wszystkie granie na widoku stoją... Rany boskie, jakie tyż to słupy ognia idą w górę" „E dyć to kumo młodzi palą, syn mi to wszystko opowiadał, że dziś morze słupami ognistych płomieni zapraszać będzie górali na jutrzejszy morski dzień! Słyszycie, orkiestra gra, idą bez wieś z muzykom a nawet i śpiewają. Podejdźmy bliżej ku drodze, są niedaleko, pewnie od Kółka wyszli. Patrzcie, jaką to piękną gromadą idą dziewczęta na przodzie, a jacy wszyscy postrojeni, ino się mieni na nich kwiecie rozmaitymi barwami". Z młodych piersi leci odbijając się potężnym echem od płonących grani pieśń: „Weselmy bracia się, choć wicher żagle rwie".

Przed płotem, gdzie dwie kumoszki stały, pochód się zatrzymał i jeden z gromady wystąpił, kłaniając się kobietom jął mówić: „Moje krzestne matki, drużyną jesteśmy, jutro na morskie gody wszystkich pięknie zapraszamy".

I tak szli młodzi od granicy do granicy grając i śpiewając, a ludzi, co z domów wychodzili ku drodze cudować się płonącym stosom i muzyki, a śpiewu słuchać pięknie zapraszali nad morze, które miał staw wyobrażać.

Kiedy po chatach światła pogasły, nim sen ludzi zmorzył, w każdym domu rozprawiano o morzu, o jutrzejszym dniu uroczystości, jak kto umiał i rozumiał. A przewodnicząca Komitetu, długo w noc siedziała na swoim ganku i dumała o tym, żeby to młodym dobry kierunek dać, to potrafią starych swym zapałem pociągnąć. **Rozgorzałyby serca i dusze wielką dobrocią, a ukochaniem, bo stary w mło-**



dym swoją młodość widzi i urodę życia, która jest tak piękna i mocna jak fale Bałtyku, w których się kąpie polskie wybrzeże.

W święto Piotra i Pawła cudna była pogoda; po skończonej sumie w kościele, lud barwną ciżbą wypływał na dziedziniec świątyni. Na drodze przed kościołem, muzyka grała nasza, formował się pochód. Kolejno zabierają miejsce młodzi, gospodynie, kółkowcy i reszta ciekawego narodu. I wyciągnął się długi sznur ludu na wąskiej drodze, kierując się w dolinę do koryta rzeki. Raz sunął się po łące nad wodą, która całkiem się odmieniła, bo chłopcy sztuczną tamę zrobili a wysokie brzegi rzeki zatrzymały moc wody, tworząc wielki, siny staw. Ludzie ciekawie na brzegu wyciągali głowy, że wielką tę wodę zebrali wnet jak morze. W ten moment orkiestra zagrała „Jeszcze Polska nie zginęła", a z pomiędzy wikliny na zakręcie, zaczęła się wysuwać na wody stawu piękna łódź. Lekki wiatr wydymał płócienne żagle, łopotał nowiutką polską banderą, siedziało w niej pięciu marynarzy. Brązowe ich twarze odbijały siłą i zdrowiem, radością i pięknem od płóciennych bielusieńkich strojów. Łódź i chłopcy na niej przybrani kwiatami i zielenią porywali oczy swym miłym widokiem. Przy dźwiękach muzyki przepłynęli staw, przybijając do brzegu, wyskoczyli z łodzi, salutując po żołniersku zebrany lud. Muzyka grać przestała, starszy marynarz wystąpił z szeregu i zaczął mówić: „Nie tutejszy ja jestem bracia górale i drużyna moja, służymy Polsce jak wy na roli, na wodach sinego Bałtyku. Dziś, z pozdrowieniem przyjechaliśmy tu do was od morza. Bałtyk służy każdemu zakątkowi polskiej ziemi. Płyną po jego fali okręty w świat szeroki, wywożąc i przywożąc wielkie bogactwa i ludzi. Droga przez jego fale na cały świat stoi otworem. Nasze okręty wojenne stoją na straży polskiego morza, którego dzień dziś obchodzimy. Przywożąc wam pozdrowienie, czekamy na wasze słowa, które Bałtyk przyjmie ochotnie i zamknie wiernie w grzywiastej fali".

Z tłumu nad brzegiem wysunął się stary góral, choć włos miał bielutki na głowie, przecie trzymał się prosto i czuć było jeszcze wielką siłę w jego smukłej postaci. Uniósł kapelusz nad czołem kłaniając się bałtyckiej drużynie i jął mówić: „Sołtysem jestem tutejszej gromady, honor to wielki dla nas pozdrowienie od morza, od którego wielkości cała ziemica polska nas dzieli. Nam tu niebo i góry, Wam niebo i morskie fale, braćmi jesteśmy, pozdrawiamy Was, a Bałtykowi zawieźcie nasze ślubowanie, że choć my daleko, choć my górale, ale w potrzebie staniemy wszyscy jako wierna morza straż".

Załoga łodzi oddawszy ukłon żołnierski zaczęła odbijać od brzegu, muzyka grała „Łódko moja łódko, pływaj po głębinie"; na zakręcie jeszcze czapki marynarskie żegnały machaniem zebrany naród nad wodą. Nareszcie znikli w zaroślach i czar prysnął, muzyka ucichła.

Pozdrowienie Bałtyku było świetnie odegrane i z takim przejęciem, że nawet aktorzy tej sceny zapomnieli, że portem ich był kamieniec za kępą wikliny, a słowa nauczone. Co do zebranego narodu, to podczas pobytu drużyny morskiej na brzegu wszyscy byli pod wrażeniem, że nie skąd ale z Bałtyku to goście są! Dopiero, gdy znikli z oczu, zaczęto mówić, to przecie niepodobne, żeby z morza przyjechali, bo tu wody małe. W tym przewodniczący Kółka Rolniczego przemówił: „Byliśmy tu przed chwilą świadkami zbratania się morza z nami



góralami i choć to tylko była scena dobrze zagrana przez naszych chłopaków, dająca całkowitą złudę rzeczywistości, obmyślana przez Komitet dnia morskiego, życzyć by sobie należało, byśmy się wszyscy rzeczywiście poczuwali do obowiązku względem Bałtyku! Bo choć my w górach, choć daleko, ale w Polsce, a Polsce i Jej Narodowi morze jest tak potrzebne, jak pożywienie człowiekowi. Dla złośliwych naszych niemieckich sąsiadów polskie wybrzeże i morze jest stałym pożądaniem. By utrzymać tę drogę na świat, każdy Polak musi i powinien być oddany sprawie morza i polskiej flocie. Niech żyje Polska potężna i Bałtyk siny na zawsze niech jej służy!" Takim okrzykiem mądry góral zakończył swoje przemówienie, młodzież i ludzie podjęli okrzyk z całych piersi, a echo po graniach niosło i niosło te szczere głosy, które wreszcie zamilkły w gałązkach jodeł i smreków. Muzyka grała: „O polski kraju, święty warowny, obecnie nasz". Po wyjściu na drogę pochód zaczął się rozpraszać ludzie podążali do swych domów, cudując się wielce zdumieni temu co widzieli i słyszeli. Bo trzeba dodać, że dzień morza w naszej wsi pierwszy raz obchodzono z taką okazałością i dokładnym przygotowaniem. Stopień zainteresowania miejscowej ludności uroczystościami był wielki, ale mam wrażenie, że spowodowały to całotygodniowe przygotowania i reklama młodych. By lud wsiowy brał udział w podobnych uroczystościach z poczucia obowiązku obywatelskiego, potrzeba jeszcze bardzo wiele pracy, choć można śmiało powiedzieć, że w każdej wsi znajduje się grono ludzi, których można nazwać dobrymi obywatelami w całym tego słowa znaczeniu.

Znaczenie dostępu do morza, pisząca tę rzecz określa prosto, bo jest nie uczona ale tak jak rozumie ona i wieś. Przed wojną co roku z naszych stron wyruszała pielgrzymka na Jasną Górę do Częstochowy. Trudno wypowiedzieć ile to starania i trudu, wszelkiego zachodu trzeba było ponosić by na dwa dni dostać się pod zabór rosyjski. Paszporty, opłaty, zmiana pieniędzy, trudności na każdym kroku.

A dziś dzięki Bogu czy piechotą, czy koleją w każdy czas droga w całej Polsce na Jasną Górę otworem dla każdego stoi. Podobnie rzecz się ma z dostępem własnym do morza. Polskie koleje do polskiego portu przywożą czy płody rolnicze, hodowlane, czy minerały naszych kopalń i wszelkiego rodzaju towary przeznaczone na wywóz za granicę, gdzie przeładowują na polskie okręty i jazda w świat nie pytając nikogo o zezwolenie. Polska flota pruje wszystkie wody globu ziemskiego. Jeśli byśmy nie mieli własnego dostępu do morza, tak by nasz handel i życie ze światem wyglądało jako droga pielgrzymów do Częstochowy pod zabór rosyjski. Trudno mi jest poprawiać przebieg uroczystości morskich we własnej wsi, biorąc pod uwagę, że robiła to sama wieś bez pomocy kogokolwiek z inteligencji, trzeba przyznać Komitetowi Organizacyjnemu, że doskonale i nastrojowo zadanie rozwiązał, ja ze swej strony dodałabym konieczność po uroczystościach nad rzeką urządzenia akademii morskiej, ale wtedy jest konieczny albo ktoś z inteligencji by umiał rozwinąć temat morski korzystnie i interesująco, albo jeszcze lepiej jeśli Główny Komitet Wykonawczy „Tygodnia Morza" postara się do przyszłego roku o wydanie broszurki, traktującej zagadnienia morskie krótko i zrozumiale dla ludności wiejskiej, bez uczonych zwrotów i obcych wsi wyrazów, których znaczenia chłop nie pojmuje. Takie broszury Okręgowe Towarzystwa Rolnicze dostrczą swym organizacjom i kwestia trudności zdobycia prelegenta będzie rozwiązana, by jak wyżej już zaznaczyłam, sprawę morza wieś traktowała nie z ciekawości, ale z poczucia obowiązku dobra własnego i Polski.

Polska potężna niech żyje, a Bałtyk siny
niech Jej wiecznie służy!

Maria Kaniowa.

Modele tekturowe

Koperta zawierająca komplet obrysowanych materiałów, klej, farbę wodoodporną, papier do pokrycia szkieletu, broszurkę omawiającą budowę wraz z rysunkami i charakterystyką okrętu w cenie:

Kontrtorpedowce: Grom albo Błyskawica za komplet 70 gr, Wicher — Burza za komplet 50 gr

Łodzie podwodne: Ryś — Żbik — Wilk za komplet 55 gr.

Ścigacze, Torpedowce: „Ślązak", „Krakowiak" za komplet 45 gr.

Kanonierki: Kom. Piłsudski, Gen. Haller za komplet 45 gr.

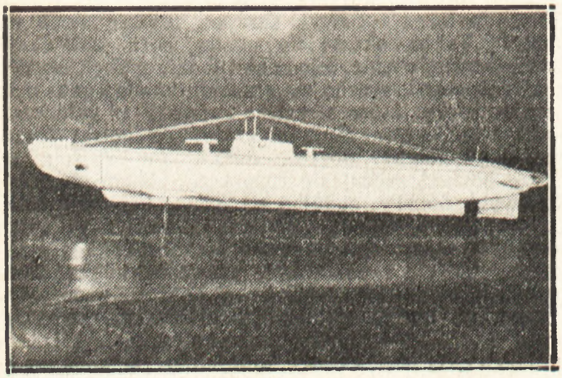
Handlowe: Śląsk — Cieszyn za komplet 55 gr.

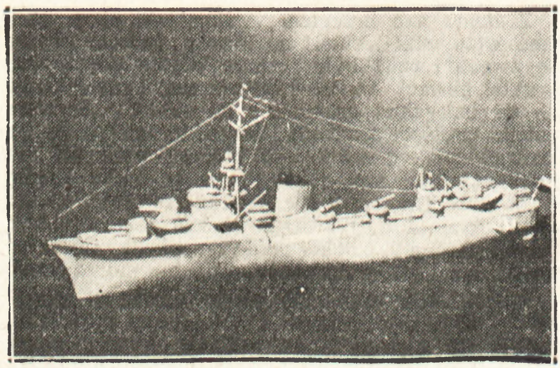
Książeczka o budowie żaglowca - szkunera „Zawisza Czarny" 80 gr.

Do powyższych cen dolicza się porto w wysokości: przy zamówieniu 1 kmpl. gr 25, przy zamówieniu 2—3 kompl. gr 35, przy zamówieniu 4—6 kompl. gr 50, przy zamówieniu 7—20 kompl. gr 75, ponad 20 egzemplarzy porta nie dolicza się.

Przy większych zamówieniach udziela się rabatu.

Aby kupić taniej, porozumiejcie się i napiszcie wspólne zamówienie do Z. Gł. LMK, Warszawa, Widok 10.





Podręczniki modelarstwa

MIECZYSŁAW SOWIŃSKI „Najprostsze modele żaglowe" cena zł 2.50

INŻ. JAN CZARNECKI „Budowa żeglownych modeli jachtów „ „ 3.20

JÓZEF TOMCZYK „Budowa łodzi płaskodennej MEWA" „ „ 0.50

Z kraju i ze świata

Nadwyżka budżetowa. Ministerstwo Skarbu dokonało już tymczasowych zamknięć rachunków kasowych za ostatni miesiąc roku budżetowego 1937-1938, to znaczy za marzec r. b. Z obliczeń tych wynika, że dochody w ubiegłym roku budżetowym wyniosły 2.373.5 milionów złotych, a wydatki 2.351.9 milionów złotych, a zatem cały rok budżetowy zamyka się nadwyżką dochodów nad wydatkami w sumie około 21.6 milionów złotych. Jest to więc po roku 1936-37, który został zamknięty nadwyżką około 2.4 miliona złotych, drugi z kolei rok budżetowy, w którym równowaga budżetowa została całkowicie utrzymana.

Polacy w Czechosłowacji domagają się należnych im praw. Czechosłowacja, która powstała po wojnie na mocy ugody między Czechami a Słowakami, posiada bardzo liczne mniejszości narodowe tak, że Czesi stanowią zaledwie 50 proc. ogółu ludności. Mimo to rząd czeski nie liczy się zupełnie z prawami mniejszości, dążąc stale i systematycznie do ich wynarodowienia. Politykę tę prowadzono nawet w stosunku do Słowaków, usuwając ich od rządów, odmawiając praw autonomicznych, zagwarantowanych w umowie. Wywoływało to oddawna różne tarcia i nieporozumienia, które ostatnio przybrały tak na sile, że wszystkie mniejszości zgłaszają kolejno swoje żądania o przyznanie im normalnych warunków rozwoju kulturalnego i gospodarczego. W Czechosłowacji jest również dużo naszych rodaków, skupionych przede wszystkim na Śląsku Zaolzańskim, który Czesi zagarnęli w r. 1920, korzystając z tego, że Polska wszystkie swe siły musiała skierować przeciwko bolszewikom. Polacy w Czechosłowacji utworzyli ostatnio wspólny Związek i wystąpili o przyznanie im całkowitej autonomii na obszarach, gdzie stanowią bezwzględną większość. Na razie rząd czeski nie zaprzestał swej polityki czechizacyjnej poprzez szkoły czeskie, zakładane nawet tam, gdzie są prawie same dzieci polskie, poprzez władze administracyjne, poprzez przymus i gwałt w stosunku do robotników polskich. Zjednoczenie jednak wszystkich Polaków w Czechosłowacji jest wielkim krokiem naprzód i wcześniej czy później zmusi rząd czeski do ustąpienia wobec zdecydowanej postawy naszych rodaków, silnych swą całkowitą jednością.

Na drodze do normalizacji stosunków między Polską a Litwą. Natomiast stosunki między Polską a Litwą układają się coraz lepiej. W dniu 30 marca do Warszawy przybył poseł litewski, a do Kowna poseł polski, dzięki czemu zostały podjęte normalne stosunki dyplomatyczne między obu państwami. Jednocześnie przystąpiono do przywrócenia komunikacji. W tym celu już w dniu 28 marca w Augustowie po dwudniowej konferencji zostało podpisane porozumienie między Polską a Litwą w sprawie komunikacji kolejowej, drogowej i lotniczej oraz telegraficznej, radiotelegraficznej i pocztowej. Z obydwóch też stron granicy polsko-litewskiej prowadzone są prace nad doprowadzeniem do stanu używalności torów kolejowych, jak i dróg bitych i wodnych. Mówi się także o możliwości korzystania przez Polskę dla wywozu z dzielnicy północno-wschodniej litewskiego portu Kłajpedy, przy czym za usługi te płacilibyśmy Litwie naszymi artykułami przemysłowymi, jak również węglem i naftą.

Wielka Rzesza Niemiecka. W dniu 10 kwietnia na terenie całej Rzeszy Niemieckiej i Austrii przeprowadzony został plebiscyt w sprawie wcielenia Austrii do Niemiec. Sprawa ta była właściwie już z góry przesądzona i Niemcy, nie czekając na wynik plebiscytu, przeprowadzili energicznie akcję unifikacyjną, likwidując zagraniczne placówki dyplomatyczne Austrii, wprowadzając na terenie Austrii ustawy i prawa niemieckie, wcielając oddziały austriackie do armii niemieckiej itd. Mimo to, gdy 99,08 proc. głosów oddanych w plebiscycie, wypowiedziało się za przyłączeniem Austrii do Rzeszy Niemieckiej, kanclerz Hitler stwierdził, że dzień plebiscytu jest najdumniejszym jego przeżyciem i złożył wszystkim obywatelom nowej Wielkiej Rzeszy gorące podziękowania za ich patriotyczne stanowisko.

Zwycięstwo gen. Franco. Wojna w Hiszpanii zdaje się dobiegać końca, przynosząc całkowite zwycięstwo gen. Franko, w którego posiadaniu znajduje się już blisko $^{4}/_{5}$ kraju. Rozpaczliwe położenie rządu republikańskiego pogarsza nie tylko odcięcie przez wojska powstańcze Barcelony od Walencji i Madrytu, co zmusza rozproszone siły wojsk rządowych do walki na kilku frontach, ale co ważniejsze, wewnętrzne tarcia i chaos, jaki zapanował w obliczu klęski na terenie Hiszpanii republikańskiej, która też walczy już tylko ostatkami sił.

Porozumienie angielsko-włoskie. Od czasu wojny abisyńskiej stosunki między Włochami a Wielką Brytanią były stale naprężone, gdyż Wielka Brytania, jakkolwiek sama posiada olbrzymie kolonie, nie mogła darować Mussoliniemu jego podboju Abisynii. Wojna w Hiszpanii, w której wojska włoskie brały czynny udział po stronie gen. Franco, zaostrzyły jeszcze bardziej tarcia między obu mocarstwami, co w dużym stopniu przyczyniło się do szukania przez Włochy sojuszu z Niemcami Ostatnio

jednak nawiązane zostały rozmowy, których celem było usunięcie spraw spornych. Rozmowy te doprowadziły do porozumienia. W dzień Wielkiejnocy w Rzymie został podpisany układ angielsko - włoski, który ustala podstawy porozumienia. Chcąc dać wyraz dobrej woli, Wielka Brytania zwróciła się do sekretariatu Ligi Narodów o uznanie Imperium Italii. Oznacza to zgodę Anglii na uznanie podboju Abisynii przez Italię. Włochy ze swej strony zobowiązały się wycofać swych ochotników z Hiszpanii, co zresztą przyjdzie im tym łatwiej, że gen. Franco da już sobie sam radę z ostatecznym złamaniem sił przeciwnika.

Jaka jest temperatura w morzu Bałtyckim. Według pomiarów, dokonanych w Gdyni w ciągu ostatnich 10 lat, temperatura morza w zimie jest znacznie wyższa, niż temperatura powietrza. Nawet najniższa temperatura w lutym wynosi zaledwie 1.0°, w styczniu i marcu 1.7°, w grudniu 3.5°, a w kwietniu podnosi się już do 4.8°. W okolicy Helu temperatura morza jest nieco niższa, ale w każdym razie dużo wyższa, niż powietrza.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

5. SZARADA.

I.

Kolos parowiec. **Cztery!** Jak **sześć** wiele
ludzi! A wszyscy zwinni i **pięć — wtórzy.**
Z niebezpieczeństwem idą w **trzeci** śmiele,
nawykli słońca spiekot i chłost burzy...
A **czwór — pierwszego** bystrego, jak rysie...
Jaką przygodę los im **wspak sześć — jeden,**
zdecydowana mocą wzrok ich skrzy się —
choć czasem zaklną soczyście na biedę...

II.

Gdy **pierwsze wtóre** złe mię otoczą,
i **czwarte —, drugie** niebiosów grożą:
na wód bezkresy każę biec oczom,
z mych trosk **wspak trzecich** zwierzam się
morzu...
Żalowi swemu popuszczam wodze,
żem **czwór — wspak trzeci** przez los tak srodze.

„John Ly" (Lwów).

Za rozwiązanie szarad Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań (na kartkach pocztowych) **upływa 28 maja 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem **„Rozrywki Umysłowe".**

ROZWIĄZANIA.

„Polska na Morzu" Nr 3 — Marzec 1938 r.

3. Krzyżówka.

Poziomo: KARP — KURA — OKO — DOK — KG. — PO — IRA — (Iza, Ina) — UL — LA — POP — KRA — SZAŁ — STER.

Pionowo: KOT (Koń) — AK — ROK (mylnie podano zamiast „okres czasu") — UDO — RO — AKR — GIL — PAL — OPS — UPA — AKT — DAR — O. Z. (Onufry Zagłoba) — RE.

Bezbłędnie krzyżówkę rozwiązało 46 osób (na 126 nadesłanych rozwiązań). W rezultacie nagrody otrzymują:

1. PŁASZOWSKA Maria — Bielszowice, ul. Marsz. Piłsudskiego 17, G. Śl.
2. kpr. GAJOS Edward — p. Puńsk, pow. Suwałki, 4 komp. gran. „Puńsk".
3. NUSZKIEWICZ Kornel — p. Brzeźnica k.Radomska nadleśnictwo Łobodno.
4. ŁUKASIK Witold — W-wa, Żoliborz, Ustronie 2 m 79.
5. WIŚNIOWSKI Tomasz — p. Przeworsk, wieś Gorliczyna.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

ODPOWIEDZI.

Zadania nadesłane chętnie zamieszczamy — o ile są **dobre** i rysunki wykonane **tuszem** (na białym papierze).

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Bronisław Miazgowski

Druk Zakł. Graf. Dom Prasy S. A. Warszawa, Marszałkowska 3